

近代日本の鉄道と社会をめぐる研究視角について

——拙著『初詣の社会史 鉄道が生んだ娯楽とナショナリズム』を手がかりに——

平 山 昇

〔要 旨〕

本稿では、2015年12月に刊行された拙著『初詣の社会史 鉄道が生んだ娯楽とナショナリズム』の内容紹介をおこなったうえで、鉄道史研究との関わりで拙著の意義を述べ、さらに「近代日本の鉄道と社会の関わり」というこれまで体系的・実証的な歴史研究の蓄積があまりない領域について、今後の関連研究に多少なりとも資するであろうと考える研究視角を提示することを試みた。その研究視角とは、第一に、近代化の役割が強調されがちな鉄道が、近世以来の「伝統」の再編にも深くかかわったという視角である。第二に、「メディアとしての鉄道」という視角である。この視角によって、大衆社会化状況において大量輸送機関としての鉄道による人々の移動・集合がうみだす政治性・思想性というものを照射できると考えられる。

1. はじめに

昨年12月、筆者は、博士論文に加筆・修正を施した単著『初詣の社会史 鉄道が生んだ娯楽とナショナリズム』（以下「拙著」）を上梓した。本稿は、まず、この拙著の内容紹介をおこなったうえで、鉄道史研究との関わりで拙著の意義を述べ、さらに「近代日本の鉄道と社会の関わり」というこれまで体系的・実証的な歴史研究の蓄積があまりない領域について、拙著の内容をふまえて今後の関連研究に多少なりとも資するであろうと考える研究視角を提示してみたい¹。

2. 拙著の概要

拙著は、筆者が2011年度に東京大学大学院総合文化研究科に提出した博士論文をもとに、新たな研究成果も加えて加筆修正してまとめたものであり、多くの日本人が親しんでいる初詣の成立と展開の歴史過程を明らかにしたものである。まずは目次（章立てのみ）を示そう。

序章 「国民的行事」はいかにして誕生し、持続し得たのか？

第一部 初詣の成立

第一章 明治期東京における初詣の形成過程 —鉄道と郊外が生み出した参詣行事—

第一章補論 「初詣」の用法について

第二章 恵方詣と初詣 —東京と大阪—

第二部 初詣とナショナリズムの接合

第三章 二重橋前平癒祈願と明治神宮創建論争 —天皇に対する「感情美」の変質—

第四章 知識人の参入 —天皇の代替りと明治神宮の創建—

第四章補論 「庶民」についての若干の補足 —日雇労働者に注目して—

第三部 初詣の展開 —都市の娯楽とナショナリズム—

第五章 関西私鉄・国鉄と「聖地」

第六章 戦間期東京の初詣 —現代型初詣の確立—

第七章 初詣をめぐる言説の生成と流通 —「上から」のとらえ返し—

終章 鉄道が生み出した娯楽行事とナショナリズムの接合

次に、拙著の内容を概観していきたい。

まず序章では、初詣がナショナリズムの文脈で「上から」創出され、広められたという先行研究に対して、2つの疑問を提示する。まず、「上から」の意図というものがスムーズに社会に浸透するものなのか(とくに、地域共同体のつながりが希薄な都市部において)。そして、近代の様々な「創られた伝統」のなかでも消長があり、初詣のように今日も隆盛しているものは、その強固な持続性について歴史的に検討する必要があるのではないか。

そこでこの2つの疑問に応えるために、以下の5つの視点を拙著全体を貫く基本視角として提示している。

- ① 「鉄道+郊外」(成立以降一貫して初詣を規定した要素)
- ② 「下→(プラクティス)→上→(言説)→下」の回路(上は知識人から下は庶民まで、あらゆる階層が参加する「国民」の行事として初詣が定着するに至った過程)
- ③ 天皇に対する国民の「感情美」(知識人が従来蔑視していた神社参拝の慣習に接近する契機として、知識人が庶民の行動のなかに「天皇を思う純粋な気持ち」=「感情美」を見出して一体感を共有していく過程)
- ④ 都市の娯楽とナショナリズム(「氏神=地域共同体」が十全に機能しない都市部において、鉄道の集客戦略によって娯楽とナショナリズムが相乗関係となって人々に

浸透していくという回路)

- ⑤ 「社寺」と「社」（神社を特権視する国家神道ナショナリズムと、「社寺」全般をマーケットとする鉄道の集客戦略との、同床異夢の関係）

次に、以上の視点をふまえながら、本論の内容を概観していこう。

まず、第一部では、明治期の都市部における初詣の成立過程を明らかにする (①)。

第一章では、鉄道の誕生によって、都市部の庶民が近世以来の社寺参詣の規範に縛られずに行楽を兼ねて郊外へ参詣に出向くようになり、これが「初詣」と称されて定着していく過程を明らかにしている。

第二章では、この初詣と近世以来の恵方詣との関係を検討し、近代都市が最終的に恵方詣を衰退させ、初詣を定着させることになった要因を明らかにする。

続く第二部では、天皇の代替りを契機としてそれまでほとんどもっぱら庶民ばかりであった初詣に新たに知識人が参入することによって、初詣がナショナリズムと接合し始めることを明らかにしている (②③)。

まず第三章では、明治天皇危篤時の二重橋前における平癒祈願の光景に衝撃を受けた知識人が、そこに天皇を思う「感情美」を発見することを論じている。続いて明治天皇死去直後に新聞投書欄で起こった明治神宮創建をめぐる論争を検討することによって、「上から」の動員が介在しない「民主的、な言論空間において、逆説的に、天皇に対する「感情美」が神社を通したものと限定されていくことを明らかにする。

第四章では、明治期に成立した初詣が庶民中心の娯楽で知識人には馴染みが薄い行事であったことを確認したうえで、明治から大正への天皇の代替りを契機として初詣が知識人へと波及していくという「下→上」の回路が開かれたことを示す。とくに東京については、第三章をふまえて、大正9(1920)年に誕生した明治神宮が知識人の初詣への参入の重要な転換点になったことに注目している。

このあと第三部では、大正期以降の初詣がナショナリズムと接合し始めたからといって娯楽性を縮小させたわけではなく、むしろ、娯楽とナショナリズムが絡み合っていくことによって、多くの人々が「上から」の動員なしに自発的に楽しみながら参加する「国民」の行事として今日にまで至る強固な持続性を有するようになることを明らかにする (①②④⑤)。

まず第五章では、伊勢神宮をはじめとする皇室ゆかりの「聖地」(天皇陵+神社)への参拝が、国鉄・私鉄の競争/協同の相乗関係によって娯楽性をともないながら活発化していくことを明らかにする。

第六章では、明治神宮と郊外の有名寺院（成田山・川崎大師）が、都市化にともなう「脱都市」の気分を求める行楽の需要と合致して初詣で際立った人気を集めるようになり、現代の初詣の原型が確立する過程を検討する。

第七章では、娯楽イベントとして活性化していくという初詣のプラクティスのレベルでの動向とは裏腹に、初詣を国家神道ナショナリズムの文脈で捉える言説が知識人によって編み出され、それがメディアを通じて社会に流通していくことを論じる。

最後に結論では、本論で明らかにした近代日本の都市における初詣の成立と展開の過程をふまえて、序章で提示した基本視角（①～⑤）に立ち戻って考察を行っている。

以上をふまえて初詣の成立と展開の過程をあらためてまとめると以下のようなだろう。初詣は、国家による庶民への「上から」のイデオロギー注入政策として形成された行事ではなく、近世の恵方詣を淵源に、鉄道の集客政策もともなって庶民に広まった後、明治から大正への天皇の代替りを契機として知識人にも波及し、やがて知識人たちがナショナリズムの文脈のなかで初詣をとらえ返し、これまた鉄道の集客戦略と密接に結びつきながら「娯楽とナショナリズム」が相乗効果となって「国民的行事」として定着するに至った。

3. 拙著の意義 —鉄道史研究との関わりで—

拙著は、初詣という一つの年中行事の近代史を明らかにするために、関連する様々な領域に足を踏み入れている。そのため、拙著の意義は色々な角度から論じることができると思われるが、ここでは鉄道史との関わりで指摘してみたい。

鉄道史の観点からみて拙著が特徴的なのは、近代日本社会におけるいくつかの時期的転換点を意識しながら「鉄道による社会・文化の変容の歴史的過程」の動態を明らかにしていることではないだろうか（どれほど成功しているかは心許ないが）。

筆者は鉄道史学会という学会に所属しているが、この学会はその名の通り「鉄道史」を研究領域とする研究者たちが集っている。ところが、この学会の研究はある特定のディスイプリンに集中しており、「社会・文化」を視野に入れた研究の蓄積は乏しい。そのことについては、宇田正が筆者の前著（平山 2012）に対する書評のなかで端的に指摘している。

「実は、評者（宇田）自身も、かねてから当学会〔鉄道史学会〕の歴史研究の趨勢がいつしか経済史・経営史モードに偏りつつあることにかんがみ、文化史モードを積極的に押し出すことによって、より豊かな鉄道史像への総合化をめざす努力を微力なが

ら積み重ねてきた次第であった」(宇田 2013 b、53 頁)²

筆者なりに言い換えれば、従来の鉄道史研究は、経済史・経営史・技術史の豊富な研究の蓄積とは裏腹に、社会史・文化史的な観点から近代日本の鉄道を歴史研究の対象とする可能性が後景化してしまった。もっと砕いて言えば、前者が「モノ」としての鉄道に注目してきたのに対して、鉄道と「ヒト」(の集合体である「社会」／が営む行為の集積としての「文化」)の関わりに着目する後者の視点が十分に生かされてこなかったということになる。

実は、鉄道史研究をもっぱらとする人々にはあまり知られていないことなのだが、同様の指摘は、すでに教育史研究者からもなされている。

一昔前までの教育史研究が、帝国大学を頂点とする文部省系列の`正規、の社会上昇ルートに注目していたのに対して、近年の教育史研究では、それ以外のルートで立身出世を目指した人々(社会のなかで正規ルートよりもはるかに多数を占めていた)のライフコースに着目する研究が台頭している(広田 1997、吉田・広田 2004、池田 2014)。このうち吉田・広田(2004)は、そのような問題関心から教育・キャリア形成の回路として国鉄という組織に注目したきわめて刺激的な論文集なのであるが、その第6章「鉄道教習所の教育史」を執筆した三上敦史は、このテーマに関して参照できるまとまった先行研究が無い理由を、以下のように指摘している。

「第一に、教育史研究者は文部省所管の学校に関心を偏在させてきたことである。〔中略〕第二に、鉄道史研究者は地理学・経済学・工学関連の分野に集中してきたことである。〔中略〕鉄道史は好事家を多数擁する特異な分野であるが、彼らの熱い視線は車両・運転といった華やかな分野に集中する傾向がある。趣味が高じて行われる歴史的な研究も、一般に車両・構造物・会社経営といった範囲にとどまっている。かくして職員養成のように畑違いで地味な分野は、研究者にも好事家にもあまり目を向けられてこなかった」(吉田・広田 2004、183-184 頁。下線は引用者)

「好事家を多数擁する特異な分野」というのはいささか皮肉めいたニュアンスすら感じられる記述ではあるが、たしかに、「鉄道史」と称される研究領域が、外側から眺めるとある種の近寄りがたい雰囲気を醸し出しているように感じられるというのは、筆者にもある程度首肯できることである。三上を含む吉田・広田(2004)の論者たちは、教育史・教育社

会学というディスイプリンを動力源として、このような従来の鉄道史研究の“磁場、から近代日本の国鉄を引きはがして見つめ直すことにチャレンジしたと評価できよう。だが、残念ながら同書に対する鉄道史研究者たちからのレスポンスは低調であった³。

もっとも、鉄道史学会に属して鉄道史を主な研究領域としている研究者たちが、鉄道の社会史・文化史的側面をまったく無視してきたというわけではない。日本経済評論社からは、同学会の機関誌『鉄道史学』のみならず、同学会の研究者たちの数多くの著作が刊行されているが、このなかで『鉄道と文化』と題された異色の本がある(原田ほか1986)。テーマが異色であるだけでなく、当時の鉄道史学会の主力ともいえる錚々たる顔ぶれが一堂に会して、このテーマをもとに縦横無尽に関連するエピソードを語り合う「座談会」の形式をとっているという点でも異色である。大変に魅力的で何度読んでも飽きない本なのであるが、しかし、その魅力は、反面では、鉄道史研究者たちが「鉄道と文化」というテーマを扱う際のある種の問題点にもつながる。つまり、ややもすれば「○○といえば、アレもある。コレもある・・・」という個別エピソードの羅列にとどまって、結局のところ問題関心が拡散してしまう(カタログ的になる)という問題点である。ありていに言えば、同書では「鉄道と文化」をめぐる数多くの「入口」が示されたものの、その一つ一つの「入口」から奥に足を踏み入れて体系的な歴史研究としてまとめようとする動きにはなかなかつながらなかった。

しかしながら、この本の編者のなかで例外的に「鉄道と文化」というテーマの重要性をうったえ続けてきたのが、前述の宇田正である。宇田は、「文明の利器」という「モノ」としての鉄道だけではなく、鉄道を利用し、鉄道によって行動や意識に変化が生じた「ヒト」に着目するという立場から、主として柳田国男の論考にインスパイアされながら鉄道の「文化史」「民俗文化」的な考察の必要性を提唱し続けてきた(宇田2007、同2013a)。その提唱は、「社寺参詣と鉄道」という切り口で研究をスタートさせた私にとってまことに心強いものであった。

しかしながら、宇田の諸論考は、「近代日本」がひとくくりにされている印象をうける。すなわち、明治期を主な対象としながら、大正期・昭和期の史料も縦横無尽に提示されるのだが、それぞれの時期ならではの特質はあまり前面に出てこないのである。「民俗文化」という静態的なイメージに結びつきやすい観点を強調していることも一因かもしれない。もちろん筆者としてそのような観点の研究の意義を否定するつもりは毛頭ないが、たとえば近年の日本近代史研究で重視されている、日露戦後あるいは第一次大戦後における、「近代化」とは質的に異なる新たな段階としての「現代化」(畔上直樹のわかりやすい表現を用い

れば「近代化の仕切り直し」⁴といった戦前日本における社会構造の重大な転換点がどうしても見えにくくなってしまっている⁵。また、これと密接に関連することであるが、ナショナリズム・天皇（制）・国民国家といった日本近現代史研究が最重要視してきたテーマとの相互対話も十分ではない。もちろん、あらゆる研究対象を安直・性急にこのテーマの枠組みに押し込めて論じようとする弊害には用心しなければならないだろうが、大正期以降の伊勢神宮参拝の活性化といった趨勢に端的にあらわれているように、近代日本における鉄道による旅行文化の展開が（とくに大正期以降）天皇制ナショナリズムと否応なく密接にむすびついていったことはたしかであり、そのような側面を抜きにして「鉄道と民俗文化」を語るのもまた問題なしとしない。

拙著『初詣の社会史』が、初詣（社寺参詣）という「民俗文化」にかかわる領域を扱っているながら、「民俗文化（史）」ではなく「社会史」というタイトルを用いたのは、宇田の業績にインスパイアされながらも、宇田の描く歴史像では見えにくくなってきた歴史的転換点（とくに大正期以降の国家神道ナショナリズムと大衆娯楽文化の相乗関係）を意識しながら、鉄道による近代日本の社会・文化の動態をトータルに見通すような歴史研究を目指したいと考えたからである。

4. 「近代日本の鉄道と社会」をめぐる研究視角 —拙著の内容を手がかりに—

さて、「近代日本の鉄道と社会」という研究領域について、拙著は具体的にはどのような視角を提示しえたのであろうか。以下では、大きく2点に分けて、拙著の内容と関連づけながら述べてみたい。

4.1 近現代都市における「伝統」の再編と拡大のプロセス —「鉄道+郊外」への着目—

拙著は、初詣の歴史過程を一貫して規定した「鉄道+郊外」という近代都市の要素に着目することによって、「近代化」の側面ばかりがとらえられがちな鉄道が、前近代以来の「伝統」の再編成と密接にかかわったことを明らかにしている。

「都市化」は近代だけのことではなく、（程度の差はあれ）近世においてすでに生じていた。とくに江戸の住民のあいだでは、都市化が進展するとともに、都会の日常生活から逃れたいという「脱都市」の志向から、郊外散策への欲求が高まった。しかし、交通手段が基本的に「徒歩」に限られていたため、参加層は時間と経済に余裕があるごく一部に限られていた。ましてや、数週間～数カ月単位で自宅を留守にして「巡礼」をするなど、家業

をリタイアした“隠居、身分の者たちなどに限定されざるをえない。

ところが、近代になって、鉄道が開通し、郊外の名刹へ短時間で訪れることができるようになる（運賃は庶民にとって安くはなかったが、ハレの行楽であれば庶民も利用した）。これによって、従来江戸・東京の市街地で守られていたルール（方角や日取り）よりも郊外行楽を優先する志向が生じ、「正月に、日取りや方角に関係なく、行楽ついでに郊外の神社仏閣に参詣する」という中身の曖昧な「初詣」が新たに成立した。敷衍していえば、近代都市の形成とともに「鉄道+郊外」というセットが誕生したことで、むしろ近世以来の郊外行楽への欲求が満たされるようになり、その結果、特定の人々だけではなく広く都市民全般に共有される「初詣」という中身の曖昧な新習俗が形成されたのである（第1章・第2章）⁶。

このような視角をすすめることによって、「近世／近代」あるいは「近代化＝前近代的伝統の衰頹」という従来の二項対立的な捉え方におさまらない、近代都市における「伝統」の再編と拡大のプロセスが見えてくるのではないだろうか。

また一方で、国民統合という政治的な意図をもって「伝統」が創られたとする「創られた伝統」論（ホブズボウム・レンジャー1983＝1992）とは異なる「近代都市の形成による伝統の再編成」という切り口で、近代日本における「伝統」について考えることも可能となろう。従来の「創られた伝統」は対象をいささか性急に政治思想的文脈にはめこもうとするきらいがあったので、それとは異なる近代都市の形成による新しい「伝統」の生成というプロセスにも着目することの必要性を多少なりとも示すことができたのではないかと考える。

さて、以上は主として明治期の初詣の動向に関連する内容であるが、大正期以降（とくに戦間期）には現在の大都市圏主要鉄道路線の原型がほぼできあがり、都市モダニズムが戦後にも通ずる新中間層のライフスタイルを確立させるなど、明治期の近代都市とは段階を異にする「現代都市」化が見られた時期である（東京では関東大震災が明確な促進要因となった）。

拙著ではこの時期の初詣の動向について、明治期以来鉄道会社のプロモーションによっていったんは隆盛にむかった恵方詣が鉄道会社の「恵方」の乱用によって次第に埋没していき、かわりに方角を気にしない「初詣」にとってかわられていったこと（第2章）、鉄道（国鉄&私鉄）が、行楽客が減少するシーズンの減収対策としてスポーツ・イベントなどとともに神社仏閣への参詣（初詣など）をプロモウトしていったこと（第5章）、加速度的に進行する都市化によって「脱都市」の行楽欲求が高まり、郊外の有名社寺への参詣を

誘引する鉄道会社の集客戦略もあいまって、郊外に圧倒的に比重がかかった現代型初詣が確立したこと（第6章）を明らかにした。

この時期の「鉄道+郊外」が都市文化形成において果たした役割については、従来は、小林一三率いる阪急を典型とする私鉄資本が、明治末期以降、郊外住宅地・遊園地・百貨店といったものを沿線に創出して「洋風」を基調とした都市モダニズムを开花させたことに関心が集中してきた（南 1965、石川 1981、津金澤 1991、竹村 1996、原 1998）。それゆえ、社寺参詣のような近世以来の流れをくむものが、「鉄道+郊外」による都市文化形成とどのように関わったのかということについてはほとんど論じられることがなかった⁷。これに対して拙著は、「鉄道+郊外」による都市モダニズム形成が、社寺参詣を、初詣や皇室ゆかりの「聖地」巡礼といった現代都市に適応した形へと再編成した側面ももっていたことを明らかにしたと言える。

総じて、成立から展開まで一貫して初詣を規定した「鉄道+郊外」に着目することによって、このセットによって近世以来の「伝統」が近現代都市に合致した形へと再編されるといふ視角を提示できたのではないかと考えている。

4.2 メディアとしての鉄道

拙著は、鉄道が社会にもたらしたインパクトについて考える際に、「メディアとしての鉄道」という視角が有効であるということを示唆している。

「ヒト」「モノ」を運ぶ鉄道は、広い意味でメディアととらえうる。また、とくに戦間期には、都市部から「不特定多数の人々」を神社仏閣へ送りこみ、参詣の現場を大きく変えていった（平山 2012）。つまり、明治期にヒト（の集合体である「社会」／が営む行為の集積としての「文化」）とモノを運ぶ「メディア」として機能するようになった鉄道は、新聞・ラジオなどの情報通信メディアと同様に、戦間期において「マスメディア」化し、社会・生活のあらゆる領域に影響を及ぼしていく。

以下、このような観点から拙著の関連する内容を再整理してみよう。

拙著は、初詣が「国民」的行事として確立するに至った過程について、(ア)初詣が鉄道の発達とともに庶民の娯楽行事として成立したのち、(イ)大正期以降、天皇の代替りや明治神宮創建という契機を経るなかで新たに初詣に参入してきた知識人によって、初詣が皇室と結びつけられるようになり、(ウ)その言説が社会に流通して初詣を国家神道ナショナルリズムの文脈で捉える認識が社会に定着していった、という「下→（プラクティス）→上→（言説）→下」の回路（基本視角②）を提示した。

このうち(ア)(ウ)には、メディアとしての鉄道が深く関わったと捉えられる。すなわち、(ア)は、鉄道と新聞という近代メディアの経済的動機によって「意図せざる結果」として初詣が成立した過程であった(第1章・第2章)。その後(イ)が媒介となって、(ウ)の過程が進行するが、これは、乗客の増加のためであれば何でも貪欲に活用しようとする鉄道によって「娯楽+ナショナリズム」を織り交ぜた集客戦略が展開されるなかで、(イ)で発生したナショナリスティックな初詣の語り方も活用されることになったためである(第5章・第7章)。これは、新聞・雑誌メディアが、購読者の増加のためにやはり「娯楽+ナショナリズム」を織り交ぜた「メディア・イベント」(津金澤 1996)を展開していったこととまったく同じ構図である。つまり、初詣は、鉄道による「メディア・イベント」であったといえる⁸。さらに言えば、拙著では「国鉄VS私鉄」「私鉄VS私鉄」の競争による参詣マーケットの拡大の事例をたびたび取り上げているが(第1章・第2章・第5章・第6章)、これもやはり、複数の新聞・雑誌メディア資本の競合関係のなかでイベント・マーケットが増幅していった過程(例えば、『大阪朝日新聞』VS『大阪毎日新聞』の競争によるスポーツ・イベントの拡大など〔津金澤 1996〕)とまったく同様であったといえる。

実は、筆者は鉄道史学会と交通史学会の会員であると同時に、メディア史研究会にも所属している。この立ち位置にいて痛切に感じることは、上記のような「メディア・イベント」の社会史・文化史的研究がもっぱら情報通信メディアを研究対象とする「メディア(史)研究」にほとんど独占されてきたということである。したがって、鉄道のような交通メディアが主導した「メディア・イベント」という視角からの歴史研究はほとんどなされておらず⁹、実際、メディア史研究会で鉄道を題材とした研究を目にすることは、今のところほぼ皆無といってよい。また、いわゆる「鉄道史」研究者たちには、そのことを問題視する気配すら見られない。

あらためて確認しておく、近代日本において、メディアとしての鉄道は、モノ・ヒト・情報運び、「人間の行為や経験の構造を変容させる技術的装置」(若林 1996、24 頁)であった。拙著で明らかにした初詣の歴史過程は、これまで十分に注目されてこなかったこのような観点からの鉄道史研究の可能性も示唆するものとする¹⁰。

ところで、「メディアとしての鉄道」という表現を用いた例外的な歴史研究がある。原武史(1998、24 頁)である。「メディアとしての鉄道」という観点をふまえながら鉄道と天皇制ナショナリズムのかかわりを論じた同書は、拙著と無関係とするわけにはいかない。ここで、拙著のスタンスが原と大きく異なっていることを示しながら、「メディアとしての鉄道」という研究視角について拙著から得られる知見を整理してみたい。

原は、大阪を中心に形成された「私鉄王国」が、「国鉄」に象徴される「帝国の秩序」から一定の自立性をもっていながらも、1930年代以降に徐々に後者によって掘り崩されていくという歴史像を提示した。壮大にしてユニークな歴史像は実に魅力的ではあるが、その論証プロセスの多くは状況証拠の提示や印象論的解釈にとどまり、説得的とは言い難い¹¹。そもそも原は、国鉄／私鉄そのものに「帝国（帝都）」VS「民衆（民都）」という思想性が内在していたということを前提とし、その前提に基づいて関連史料を象徴論的に読み解いているのである。

これに対して、拙著の検討内容から浮かび上がってくるのは、国鉄にしる私鉄にしる、それ自体はとくにこれといった特定の思想を志向していたわけではなかったが、鉄道というメディアの「意図せざる結果」として国家神道ナショナリズムが国民に浸透していったという構図である（第5章・第7章）。

これは、「内容」の分析よりもメディア環境における「媒体」そのものの分析を重視する（佐藤2002、xii頁）というメディア史の観点ときわめて親和的である。実際、誰もが参加可能な「国民的公共圏」として機能するようになったという点において、雑誌『キング』と初詣（とくに明治神宮創建以降）は多分に共通していたと言える。

それでは、「鉄道というメディア」は、従来のメディア史研究が対象にすえてきた情報通信メディアと何らかの相違点はないのであろうか。初詣の歴史過程から浮かび上がる「メディアとしての鉄道」という視角は、ただ単に従来のメディア史研究に新たな事例を付け足しただけにとどまるのだろうか。

ここで筆者は、情報通信メディアにはない交通メディアの特性として、大量のヒトを特定の「場」での「体験」に呼び込むことによる社会的インパクトを指摘しておきたい。

たとえば拙著第5章では、利用できるものであれば何でも（皇室も、仏教も、天理教も、スポーツも！）集客に利用しようとする交通・旅行業界勢力（国鉄も私鉄も！）が、娯楽とナショナリズムを織り交ぜて大勢の人々を皇室ゆかりの「聖地」への参拝へ誘い出し、これに反応した人々が自発的に楽しみながら「聖地」参拝を「体験」するようになっていったことを指摘している。そして、初めて現地を訪れた人々は、「言葉では表せない」直感的な感慨・感激を体感し（そうは言いながら実際には「すがすがしい」「荘厳」などの決まり文句で表すのだが）、そこから「体験してみなければわからない」という「体験至上主義」が発生する（第7章）。その「体験」は、鉄道の集客戦略によって多かれ少なかれ娯楽性を伴うものであったのだが、それにもかかわらず、参拝を「体験」する人々の集合体は、言説上では「国体」の盤石さを示す直感的根拠として機能していく（第7章）。そしてついに

は、この参拝の「体験」から距離をおいていた知識人が日中戦争後に遅ればせながらようやくこの「体験」の輪に加わったとき、彼らはその「体験」から予想だにできなかった衝撃を受け、さしたる「論理」も用いることなく知識人の従来のある方を自己批判する者すら現れるに至った（第7章）。

従来のメディア史研究が対象としてきた情報通信メディアの場合、それによって誰もが参加できる国民的公共圏が形成されたといっても、あくまでも文字・音声上の「想像の共同体」のレベルにとどまり、身体性まで十分にとらえきれたわけではない。交通メディアは、「現地」「実地」に人々の身体を連れ出すことによって、情報通信メディアでは十分にとらえきれなかった身体性レベルでの「体験」をもたらし、「想像の共同体」を「体験の共同体」へと昇華させたのである。

このように、「メディアとしての鉄道」という視角は、大衆社会化状況において大量輸送機関としての鉄道による人々の移動・集合がうみだす政治性・思想性というものを照射できると考えられる。それ自体は思想性を内在させておらずとも、メディアとしての鉄道は、「意図せざる結果」として、時代思潮の醸成に重要な役割を果たしたのである。このような視角は、従来の（政治）思想史・宗教史・神道史¹²といった研究がまったくといっていいほど看過してきたものである。

原のように、鉄道そのものに思想を強いて読み込もうとせずとも、上記のような切り口で「メディアとしての鉄道」に注目すれば、言わば「非思想的な領域から生まれる思想史」として鉄道を考えることができるのではないだろうか。

5. おわりに

以上、拙著をたたき台としながら、近代日本の鉄道と社会をめぐる研究視角についてさやかな検討を試みてみた。このような視角をふまえながら鉄道を通して近代日本の社会の様々な領域へ考察の光を照射することによって「鉄道史」の像がより豊かになることを願いつつ、この小稿を閉じることとしたい。

【注】

1 本稿は、鉄道史学会 2015 年度第 3 回例会（2016 年 3 月 12 日 大阪商業大学梅田サテライトオフィス）にておこなった報告をもとにしたものである。

- 2 引用史料中の () は原文通り、[] は引用者 (平山) によるものである。
- 3 吉田・広田 (2004) に対する書評は、管見のかぎり『教育学研究』(第72巻第3号、2005)、『歴史学研究』(第808号、2005)、『社会経済史学』(第72巻第2号、2006)、『史学雑誌』(第116巻第11号、2007)に掲載されているが、『鉄道史学』には掲載されていない。ただし、このうち『社会経済史学』の書評を執筆したのは、鉄道史学会の会員でもある高橋泰隆である。
- 4 この視角を明示した代表的なものとしては山之内ほか (1995) がある。畔上 (2009) 序章第四節「視座としての現代化論」は、この現代化論と関連づけて国家神道の研究視角を検討したものであるが、「近代化の「仕切り直し」」という表現は畔上 (2015) 86 頁で用いられている。
- 5 鉄道史学会に所属する若手研究者のなかで筆者と同じく「鉄道文化史」に関わる研究を進めてきたのが鈴木勇一郎である。宇田の熱心な提唱にもかかわらず「近代日本の鉄道と社会・文化のかかわり」というテーマについて (単なるエピソード紹介ではなく) 丁寧な実証研究をおこなう研究者がほとんどいないなかで、鈴木 (2013) は「おみやげ」という具体的な事象に着目してこのテーマを掘り下げた快著である。しかしながら、同書も宇田と同じく全体として「近代」がひとくりにされているという問題点がある。
- 6 宇田 (1994) および山本 (1998) は、社寺参詣と鉄道のかかわりを検討した先駆的なものである。ただし、これらの研究は、近世以来の「旅」「巡礼」をキーワードとして中長距離あるいは数週間～数ヶ月にわたる参詣行動を検討する傾向にあり、初詣のように近代都市の展開と結びついて「日帰り」を基本として拡大した社寺参詣の動向は視野に入りにくくなっている。近現代 (とくに戦間期) における郊外鉄道を利用した大衆レジャーの勃興は、日本史上はじめて「経済的・時間的に余裕のない大量の一般庶民が、安価に日帰りでレジャーに参加できるようになった」という「レジャー革命」であったのであり、その社会的インパクトをとらえる視角が必要となる。
- 7 鈴木 (2006) は、私鉄による郊外行楽地開発を近世以来の花街との関連に注目して検討した貴重な研究である。ただし、氏の主たる関心は「郊外空間自体の変容」(72 頁) にあり、社寺参詣のような都市住民の生活文化の変容は検討対象としていない。
- 8 一口に「メディア・イベント」といっても、甲子園野球のように鉄道と新聞社がいずれも重要な役割を果たしたタイプ (有山 1997) と、初詣/博覧会のように鉄道会社/新聞社の一方が主導的役割を果たし、他方がそれに協力的姿勢をとるというタイプとに分類できるだろう。また、持続性という点でも分類可能であろう。つまり、メディア主催の博覧会や皇紀 2600 年関連イベントのように単発・一過性で終わるパターンと、宝塚少女歌劇や初詣のように恒常的または季節周期的イベント (年中行事) として定着するパターン、である。
- 9 この観点からの指摘は、ほとんどもっぱら、社会学者によって理論的・抽象的な指摘がなされるだけにとどまり (若林 1992、211 頁)、そのような観点をふまえた実証的な歴史研究はなかなか進展してこなかった。
- 10 「示唆」と表現したのは、この視角について拙著では意識的に明示できたとは言い難いからである。反省点の一つである。
- 11 拙著第 5 章で論じたように、国鉄は皇室ゆかりの「聖地」(神社+天皇陵) への参拝を促進したが、それは「官」としての性格を強めたからではなく、むしろ増収のために食欲に多角的集客戦略を展開するという国鉄の「商事的経営」の姿勢によるものであった。このような側面を十分に考慮せずに原のように「国鉄=ナショナリズム装置/関西私鉄=モダニズム装置」という図式を前提とすることについては、再考の余地がある。原 (1998) の問題点は、沿線に皇室ゆかりの「聖地」をもたないという点では関西私鉄のなかで例外的な存在であった阪急をもって関西私鉄を代表させているということにくわえて、「国家」的価値 (皇室など) をめぐって「官」と「民」が競合するという近代日本を通底する基本構図がふまえられていない (換言すれば、「国家」と「官」が混同されている) ということがある。阪急を含む「民」の諸勢力が対抗しようとしたのは「帝国」だったのではなく、「帝国」の威信を独占しようとする「官」であったということをもふまえる必要があるだろう。
- 12 近現代の宗教史・宗教社会学・神道史といった諸研究は、制度・思想・言説・教団組織といった観点に関心が集中しており、神社仏閣などの宗教的スポットを訪れる (参拝・参詣) という行動レベルへの関心が希薄であった。鉄道という交通メディアに注目するからこそみえてくる宗教・神道の歴史的位相があることを示すことが、

拙著の一つのモチーフとなっている。なお、交通という観点から社寺参詣をとらえる研究は、前近代については相当な蓄積がある（その研究潮流を象徴するのが交通史学会〔旧・交通史研究会〕である）。この視点が近代以降についてはほとんど活かされてこなかったという問題がある。

【参考文献】

- 畔上直樹（2009）『「村の鎮守」と戦前日本 「国家神道」の地域社会史』有志舎
 ————（2015）「戦前日本における「鎮守の森」論」、藤田大誠ほか編『明治神宮以前・以後 近代神社をめぐる環境形成の構造転換』鹿島出版会
- 有山輝雄（1997）『甲子園野球と日本人 メディアのつくったイベント』吉川弘文館
- 池田雅則（2014）『私塾の近代』東京大学出版会
- 石川弘義編（1981）『娯楽の戦前史』東書選書
- 宇田正（1994）「鉄道経営の成立・展開と「巡礼」文化」、山本弘文編『近代交通成立史の研究』法政大学出版局
 ————（2007）『鉄道日本文化史考』思文閣出版
 ————（2013 a）「近代化日本における鉄道の歴史的役割と民俗文化試考」、宇田正・畠山秀樹編著『日本鉄道史像の多面的考察』日本経済評論社
 ————（2013 b）「書評 平山昇著『鉄道が変えた社寺参詣 初詣は鉄道とともに生まれ育った』」『鉄道史学』第31号、53-55頁
- 佐藤卓己（2002）『『キング』の時代 国民大衆雑誌の公共性』岩波書店
- 鈴木勇一郎（2006）「近代大都市の郊外行楽地と私鉄 大阪住吉を中心に」『交通史研究』第61号
 ————（2013）『おみやげと鉄道 名物で語る日本近代史』講談社
- 高木博志（1997）『近代天皇制の文化史的研究』校倉書房
- 竹村民郎（1996）『笑楽の系譜』同文館出版
- 津金澤聰廣（1991）『宝塚戦略』講談社現代新書
 ————編（1996）『近代日本のメディア・イベント』同文館出版
- 原田勝正・小池滋・青木栄一・宇田正編（1986）『鉄道と文化』日本経済評論社
- 原武史（1998）『「民都」大阪対「帝都」東京』講談社選書メチエ
- 平山昇（2012）『鉄道が変えた社寺参詣』交通新聞社新書
- 広田照幸（1997）『陸軍将校の教育社会史 立身出世と天皇制』世織書房
- 南博編（1965）『大正文化』勁草書房
- 山之内靖ほか編（1995）『総力戦と現代化』柏書房
- 山本光正（1998）「旅から旅行へ 近世及び近現代の伊勢・西国巡りを中心に」、丸山雍成編『近世交通の史的研究』文献出版
- 吉田文・広田照幸編（2004）『職業と選抜の歴史社会学 国鉄と社会諸階層』世織書房
- 若林幹夫（1992）『熱い都市 冷たい都市』弘文堂
 ————（1996）「空間・近代・都市」、吉見俊哉編『21世紀の都市社会学4 都市の空間 都市の身体』勁草書房
- E・ホプズボウム、T・レンジャー編（原著 1983、邦訳 1992）『創られた伝統』（前川啓治・梶原景昭ほか訳）紀伊國屋書店